

3. Améliorer la mobilité scolaire—Version avant enquête publique

3.2. Améliorer l'accessibilité multimodale des écoles

Description de la mesure

Puisque tous les usagers, peu importe leur mode de déplacement en amont, arrivent à pied à l'entrée de l'école, la stratégie d'accessibilité multimodale des écoles repose d'abord sur la garantie de traversées et de cheminements piétons sécurisés et confortables aux abords des établissements.

Ensuite, le rôle de la Ville et des directions scolaires est de proposer des moyens de déplacements alternatifs à la voiture (réseaux de modes actifs de qualité, confortables et sécurisés, sensibilisation, services, infrastructures, etc.) pour assurer une accessibilité multimodale aux établissements.

Objectif(s) poursuivi(s)

- Sensibiliser et inciter à l'usage des modes actifs pour se rendre à l'école
- Sécuriser les déplacements scolaires

Mesure(s) liée(s)

1.1., 2.1, 3.1., 3.3., 7.2.

Financement et Ressources

Budgétaires : Écoles, fonds propres Ville

Humaines :

Pilote(s) : Écoles, Ville

Partenaire(s) : Police, gestion centre-ville (stewards), association de parents

Règlementaires : /

Nature de la mesure

Accompagnement, planification

Type d'opération

Étude, information, réalisation

Caractère

Poursuite

Délai de mise en œuvre

Action progressive, priorité 1

Budget

€

Outils et références

- [La mobilité scolaire. Quoi de neuf?](#), la Cémathèque n°48, SPW (2019)
- [Le Pédibus](#), SPW Mobilité (2021)
- [Pédibus, à pied, à l'école! Guide de démarrage](#), SPW (2020)
- [Le Pédibus de Malonne, c'est venir à l'école à pied avec les copains](#), exemple de Malonne
- [Le pédibus, pour aller à l'école à pied](#), exemple de la Ville de Liffré (France)
- [Le Vélobus](#), SPW Mobilité (2022)
- [Rang vélos](#), Pro Vélo
- [Rang vélo](#), exemple de l'école Saint-Martin à Assesse (2023)
- [Les déplacement domicile-école secondaire en Wallonie](#), Ligue des familles (2022)
- [Woodybus, Transport collectif et collaboratif](#), Humbird (2022)
- [Plans de Déplacements Scolaires](#), Bruxelles Mobilité

Indicateurs

- | | |
|----------------------------------|---|
| — Nombre de Pédibus | — Nombre de participants Vélobus |
| — Nombre de Vélobus | — Taux de liaisons au RS piétons sécurisées |
| — Nombre de participants Pédibus | — Nombre d'écoles ayant réalisé un Plan de Déplacement Scolaire (PDS) |

En étudiant l’accessibilité multimodale des écoles, il faut tenir compte de 2 principaux facteurs pour identifier les modes potentiels : les distances à effectuer ainsi que l’âge du public scolaire visé. Les situations géographiques (milieu rural ou urbain) et familiales (garde alternée, famille monoparentale, etc.) ainsi que le genre jouent également un rôle.

- › Modes selon les distances et le contexte territorial : plus de 10km : en voiture, entre 3 et 10km : en transports en communs, entre 1 et 3km : à vélo, moins de 700m : à pied
- › Modes selon les âges (et la capacité à appréhender les risques routiers) : avant 8 ans : mobilité accompagnée, à partir de 8 ans : autonomie sur des courtes distances (depuis un kiss&ride par exemple) ou en groupe guidé (Pédi- et Vélobus), à partir de 10-12 ans : autonomie (tous modes confondus).

La stratégie pour améliorer l’accessibilité multimodale des écoles repose sur plusieurs axes :

Mettre en place des moyens et services : le ramassage scolaire



Le ramassage scolaire à pied (Pédibus) ou à vélo (Vélobus) est un « système d’accompagnement des enfants à pied vers l’école sous la surveillance d’adultes formés. Il requiert des adultes accompagnateurs, des lignes, des arrêts, un horaire¹ ».

De nombreux avantages sont à dénombrer tant pour les enfants (autonomie, activité physique, apprentissage, éveil) et les parents (temps, gratuité, encadrement) que pour les établissements scolaires (abords d’écoles sécurisés et avec une meilleure qualité de l’air puisque moins de voitures s’y rendent).

Le SPW propose des guides de démarrage (voir références) qui propose une planification en 7 étapes pour la mise en place d’un Pédibus ou d’un Vélobus : Identification et information des acteurs, réalisation d’un état des lieux, promotion du projet, mise en place du Pédibus, formation et vérification, lancement du Pédibus et évaluation et pérennisation.

Le Vélobus (ou rang vélo) a l’avantage de pouvoir couvrir des distances plus grandes mais aussi l’inconvénient d’avoir besoin d’infrastructure pour le stationnement des vélos à l’école. Le Pédibus peut toucher un public qui ne sait pas encore rouler à vélo

Le Pédibus de Liffré en France (voir références) est encadré par des accompagnateurs bénévoles d’une association. À Malonne, ce sont des parents, bénévoles également, qui accompagnent les élèves.

L’école Saint-Martin à Assesse (voir références) organise par exemple 5 itinéraires composés chacun de 5 à 8 arrêts et qui s’étalent jusqu’à 6km. Le site internet de l’école reprend les itinéraires, les horaires ainsi que les règles de bonne à suivre en joignant l’initiative.

La Ville sera garante de la qualité et de la sécurité des itinéraires choisis. Une signalétique peut aussi être placée à son initiative et des agents communaux peuvent être impliqués pour l’accompagnement des enfants (Voir Mesure 1.2).

Un ramassage scolaire peut être initié par l’école de manière volontaire ou être suggéré par la Ville, qui visera les écoles dont les élèves habitent à distance piétonne et cyclable raisonnable (à cet effet, un PDS a beaucoup d’usage).

Pour ces deux systèmes, des défis sont à prendre en considération : offrir des itinéraires sécurisés et surtout des moyens humains pérennes.



Exemple de représentation d’une carte avec lignes et arrêts Pédibus (Ville de Liffré, France)



¹Le Pédibus, SPW Mobilité (2021)

Lier les écoles aux réseaux structurants

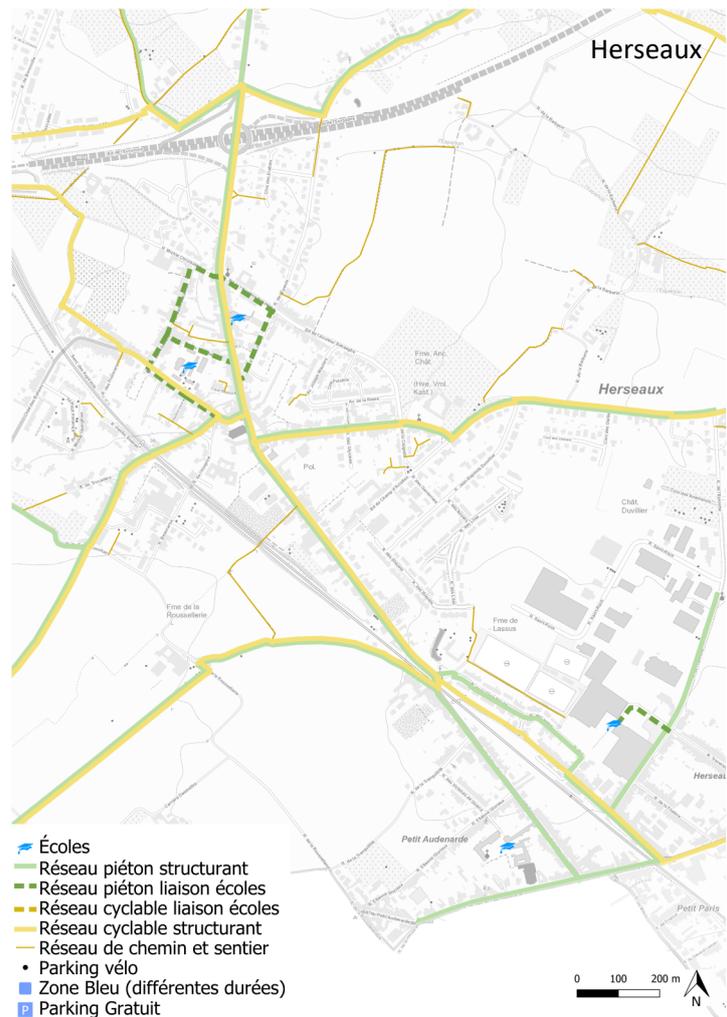
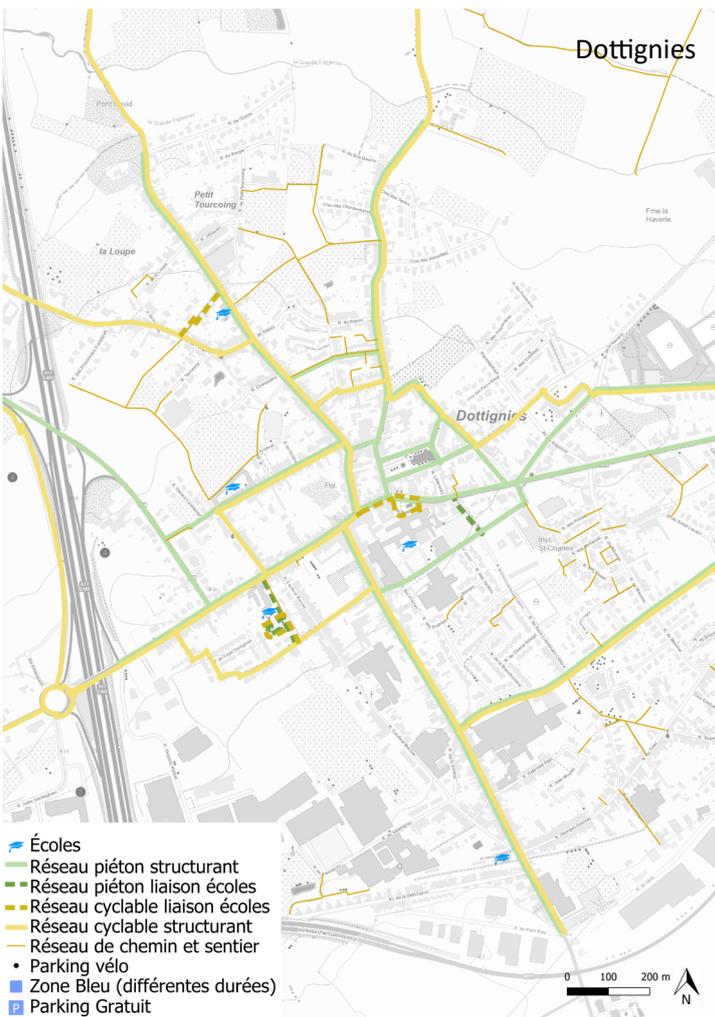
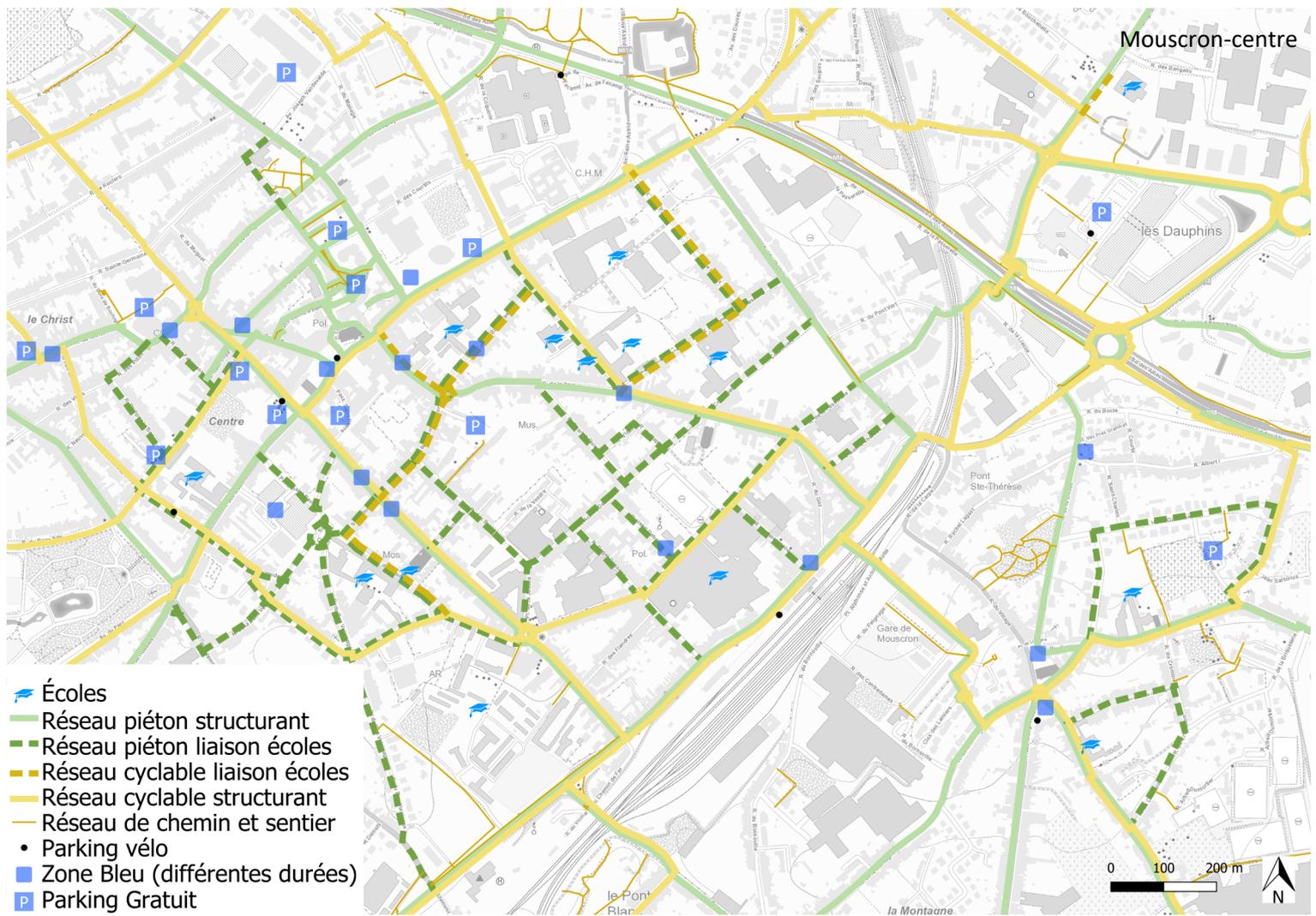
Les réseaux structurants identifiés dans le cadre de ce PCM comportent un niveau spécifique: les liaisons aux écoles. Il s'agit des axes desservant les écoles depuis les réseaux structurants à la fois piéton et cyclable. Les axes concernés doivent présenter des aménagements de qualité pour garantir le confort et la sécurité des cheminements entre ces réseaux structurants et les abords des écoles. Les critères de sécurité et de qualité sont présentés aux fiches action 1.1. et 3.1.

Pour l'ensemble de ces axes, il s'agira dans un premier temps d'évaluer l'état et la qualité des aménagements au travers d'un audit.

Pour l'audit piéton, nous renvoyons vers la fiche 1.1 du PCM qui en traite. Réinsistons toutefois sur l'intérêt de réaliser un audit en particulier sur les liaisons scolaires du réseau structurant. Pour cela, il s'agira d'impliquer les écoles et pourquoi pas les élèves, parents et personnel scolaire dans sa réalisation pour mettre en place un Diagnostic Piéton partagé et collaboratif (par exemple au travers de marches exploratoires).

En ce qui concerne l'audit cyclable, la Ville de Mouscron a réalisé un audit de sa politique cyclable dans le cadre de l'appel à projets wallon WaCy et finalisé en 2022. Cela a permis de définir des pistes d'actions concrètes. Le PCM ayant permis d'identifier les axes structurants du réseau cyclable communal, il s'agira pour la Ville de réaliser un audit de ses infrastructures existantes, et en particulier celles menant aux écoles. Cela permettra d'identifier des points noirs potentiels et chaînons manquants et d'orienter la réalisation d'infrastructures à venir.

Les cartes suivantes localisent les écoles, leurs liaisons aux réseaux structurants et les parkings pour les différents pôles qui concentrent de nombreuses écoles.



Zoom sur les liaisons entre les écoles et les réseaux structurants du centre de Mouscron, de Dottignies et de Herseaux

Pour aller plus loin...

En addition à ces services, la Ville peut accompagner les établissements scolaires à mettre en place des Plans de Déplacements Scolaires (PDS) ou des enquêtes afin de créer une base de données et des indicateurs qui pourront motiver les directions à mettre en place d'autres mesures et actions (cfr fiche 3.3.).

Un plan de déplacements scolaires (PDS) permet à une école de mieux comprendre sa situation actuelle de mobilité et d'être guidé dans la conception, la mise en œuvre et l'évaluation d'actions pour promouvoir des déplacements plus actifs et plus sûrs pour les élèves, leurs parents et le personnel de l'école. Il s'agit d'un outil encore peu répandu en Wallonie mais qui aurait tout son intérêt à Mouscron vu la densité d'écoles dans le centre-ville particulièrement et les enjeux que cela soulève. Voir la section « outils » pour plus d'informations.

Pour inciter à l'utilisation d'autres modes, il est important d'offrir des abords d'écoles sécurisés aussi en contraignant l'usage de la voiture et de son stationnement en réduisant l'espace qui lui est réservé. La fiche action 3.1. présente des indications concernant la régulation des accès des rues où se trouvent des écoles.

Et enfin, le rôle de la Ville est de sensibiliser tous les acteurs sur ce qui existe déjà et sur les bienfaits des modes de déplacements alternatifs à la voiture, notamment via l'implication des directions d'école, des corps enseignants et des parents (cfr fiche 3.3.).

D'autres systèmes existent ailleurs. Par exemple en France, un bus scolaire en bois a fait son apparition. C'est un système de ramassage scolaire sur un vélo « collectif » et assisté d'une batterie solaire qui peut être adapté pour un public moins autonome ou sur des parcours moins sécurisés. Le Woodybus peut accueillir jusqu'à 8 personnes en plus du chauffeur et est autorisé à se déplacer sur la voie publique française.

Un système de covoiturage scolaire pour les parents peut aussi être mis en place via les applications de carsharing.



Plans de Déplacements Scolaires (PDS) de la Région bruxelloise

